

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment (question 2).

Cette réponse montre que la mobilisation des acteurs locaux a été très positive pour l'amélioration du projet.

La commission note à nouveau avec satisfaction l'engagement de ces acteurs de mettre en place le protocole partenarial qui permettra le suivi de l'efficacité des dispositions arrêtées.

Question :

8. *Il est demandé au MO d'étudier la demande exprimée par Plaine commune et la Ville de Saint-Denis «Plaine Commune et la Ville*
 - a. *soutiennent la limitation de la vitesse sur l'A86 à 70 km/h et l'évolution de son usage favorisant des modes de déplacements plus partagés par l'adoption par exemple de voies réservées*
 - b. *demandent la prise en compte de la perspective de création d'une zone à faible émission mobilités métropolitaine (ZFE);*
 - c. *demandent la mise en cohérence de l'ensemble des mesures impactant le réseau magistral en région parisienne, et notamment le boulevard périphérique dont l'évolution ne doit pas se traduire par un report de circulation sur l'A86. »*
 - d. *Enfin, ils demandent que Pleyel soit désigné comme site pilote au travers d'un protocole d'actions et de mesures, conduit par l'Etat et suivi par la collectivité locale et les acteurs du quartier :*
 - *Concernant le bruit : l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ;*
 - *Concernant la qualité de l'air : un protocole d'action et de suivi public mobilisant des solutions techniques innovantes doit être proposé à court terme, a fin de mesurer l'évolution de la qualité de l'air des sites sensibles par rapport à la trajectoire actuelle de réduction des pollutions, dès maintenant et sur une période de 20 ans.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales

Concernant les protections acoustiques, le maître d'ouvrage a prévu dans l'opération de protéger les bâtiments le nécessitant dès qu'une modification significative du bruit est constatée. Ces mesures importantes de réduction vont au-delà de la réglementation actuelle.

S'agissant des réflexions sur l'évolution des autoroutes, l'État s'est engagé dans la démarche portée par le Forum Métropolitain du Grand Paris, qui a lancé en juin 2018 une consultation internationale sur le devenir du réseau routier structurant, visant à élaborer des visions à moyen et long terme de l'évolution des grandes infrastructures routières. Compte-tenu de la forte interdépendance entre des tronçons relevant parfois de gestionnaires différents, il est en effet nécessaire de penser la réflexion au niveau de l'ensemble du réseau régional.

Les scénarios d'évolution doivent répondre à quatre grands objectifs : améliorer les mobilités quotidiennes des franciliens et limiter la congestion sur les réseaux, réduire les nuisances (bruit, pollution) liées au fonctionnement du réseau, améliorer l'insertion du réseau dans son environnement urbain et aboutir sur des solutions qui soient soutenables économiquement, pour les finances publiques ainsi que pour les acteurs privés.

L'État a apporté une contribution financière et un appui technique à cette démarche. L'analyse des propositions formulées par les équipes retenues, qui portent majoritairement sur une transformation des usages des infrastructures et une meilleure insertion dans le tissu urbain, est en cours.

L'objet de l'étude d'impact porte sur la comparaison des situations futures avec et sans projet à plusieurs horizons temporels. Afin de permettre la comparaison, les scénarios futurs modélisés reposent sur des éléments de perspectives identiques en situation projet et fil de l'eau. La zone de faible émission (ZFE) n'a pas été incluse, ni dans le scénario avec projet, ni dans le scénario fil de l'eau. Son impact n'est pas modélisé mais devrait jouer sur l'amélioration de la qualité de l'air de manière similaire dans la situation avec et sans projet.

Concernant le bruit, la maîtrise d'ouvrage a identifié dans ses études d'impact les bâtiments qui seront soumis en façade à une augmentation des niveaux sonores supérieures ou égales à 2 dB(A) entre la situation avec le projet et la situation sans le projet à l'horizon 2030. Le projet génère ainsi des « modifications significatives » liées au bruit, au sens de la réglementation. Il est à noter qu'une modification inférieure à 2 dB(A) n'est pas perceptible à l'oreille. Compte tenu de la réglementation en vigueur, le maître d'ouvrage a donc l'obligation de mettre en place des protections. De la même façon que pour les bâtiments devenus PNB, la maîtrise d'ouvrage prévoit des protections de façade sur l'intégralité des bâtiments concernés et le nécessitant.

Concernant le suivi de la qualité de l'air, répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales. Le maître d'ouvrage participera au financement des nouvelles installations de mesures éventuellement nécessaires. Les modalités d'information et d'association du public seront également définies dans ce protocole.

Complément de réponse commun de l'Etat, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis :

L'étude d'impact a fait le constat de l'amélioration sur l'ensemble du secteur de la qualité de l'air avec la réalisation du projet. En revanche certains sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air.

De nombreuses collectivités sont confrontées à cette question et sont à la recherche de solutions sinon éprouvées à tout le moins de process déjà expérimentés. L'échelle des mutations urbaines sur le secteur du Grand Pleyel rend ce secteur pertinent pour mener ce travail à différents horizons temporels.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Des actions concourant à la diminution des nuisances seront envisagées, notamment l'adoption de mesures de gestion de circulation, l'aménagement des espaces publics et paysagers et des actions portant sur les sites sensibles.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- *mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;*
- *définissant une stratégie d'action partenariale ;*
- *agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.*

Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures décrites ci-avant en matière de qualité de l'air et d'acoustique au titre du présent projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris

Complément de réponse apporté par le Conseil départemental :

Le Conseil départemental pourra faire partie de ce protocole en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission prend acte de ces réponses.

L'État et les collectivités - depuis la Ville de Paris à la Région Ile-de-France et la Métropole du Grand Paris, en passant par Plaine Commune, pour ne citer que des exemples franciliens – s'engagent progressivement en faveur de la mobilité durable et de la qualité de l'air, passant des simples déclarations à des actions plus concrètes et opérationnelles (réductions de vitesses, interdiction de circulation des véhicules les plus polluants...).

Des politiques volontaristes pour changer de paradigme, relayant des préoccupations citoyennes de plus en plus affirmées en faveur du climat et de l'environnement, vont sans doute faire évoluer la situation plus rapidement que les seuls progrès technologiques sur les véhicules ne pourraient le laisser supposer et concernent des enjeux plus vastes que le transport et les déplacements, enjeux qui relèvent de la recherche d'un mode de vie plus responsable (habitat, travail, loisirs...).

Concernant les autres demandes présentées, elles ont déjà donné lieu à des réponses et des engagements de la part du maître d'ouvrage et des acteurs locaux (formalisés dans le cadre d'un futur protocole).

Les impacts relatifs au bruit

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Les problèmes de pollution sonores sont relevés par certaines contributions qui demandent une réfection de la surface de roulement de cette autoroute, cela est d'autant plus vrai pour la partie située proche du barreau de La Courneuve. (n°13).

L'Ae a interrogé le MO au sujet des 21 points noirs bruits (PNB) existants pour savoir s'il était prévu de traiter les 18 PNB qui resteront après la réalisation du projet.

Le collectif Pleyel à Venir a effectué des relevés qui sont indiqués dans sa contribution « questionnaire ».

Par ailleurs, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis, dans le cadre de leur demande que Pleyel soit désigné comme site pilote demandent que l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment .

Questions :

1. *Il est demandé au MO de répondre aux questions Q39, Q40 et Q41 du questionnaire du collectif.*
 - a. *Q39 : Nos mesures sont différentes des mesures présentées dans l'étude d'impact. Il nous semble que la différence réside dans le fait que nous avons fait cette mesure sur une heure de pointe (lorsque la population est la plus exposée, puisque se rendant à l'école ou au travail). Nous souhaitons donc des informations scientifiques complémentaires sur les pertes d'années de vie en bonne santé liées au bruit. Sont-elles liées aux expositions de fond ou les pics de bruit ont-ils également un effet négatif sur la santé ?*
 - b. *Q40 : Que comptent mettre en place la mairie, le Département et Plaine Commune, en charge du quartier, de la santé et de la qualité de l'air sur Saint-Denis, pour agir immédiatement sur la protection des populations et mesurer l'état de lieux précis en termes d'expositions des populations aux pics de concentrations horaires ? A quelle échéance ?*
 - c. *Q41 : Le maître d'ouvrage est-il prêt à accepter des améliorations du projet et des coûts de monitoring qui augmenteraient substantiellement l'investissement initial si ces améliorations amènent un bénéfice avéré pour la santé humaine ?*
2. *Il est demandé au MO d'étudier le changement du revêtement de l'autoroute A86 pour les traversées de centre-ville, y compris le barreau de La Courneuve.*
3. *Quelles suites pouvez-vous donner à la demande de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis que l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment ?*

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

1. *Il est demandé au MO de répondre aux questions Q39, Q40 et Q41 du questionnaire du collectif.*
 - a. *Q39 : Nos mesures sont différentes des mesures présentées dans l'étude d'impact. Il nous semble que la différence réside dans le fait que nous avons fait cette mesure sur une heure de pointe (lorsque la population est la plus exposée, puisque se rendant à l'école ou au travail). Nous souhaitons donc des informations scientifiques complémentaires sur les pertes d'années de vie en bonne santé liées au bruit. Sont-elles liées aux expositions de fond ou les pics de bruit ont-ils également un effet négatif sur la santé ?*

Réponse de la maîtrise d’ouvrage

EN BREF

Les études de bruit réalisées dans le cadre de l'étude d'impact respectent la circulaire ministérielle en vigueur.

Le maître d'ouvrage, dans le cadre du projet, mettra en place des mesures importantes de réduction de l'impact de l'opération qui vont au-delà de la réglementation actuelle.

La maîtrise d'ouvrage tient à souligner l'absence d'éléments sur la métrologie des mesures effectuées par le collectif Pleyel permettant un regard éclairé sur ces mesures. En parallèle, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que les études de bruit ont été menées selon les textes en vigueur (circulaire du ministère chargé de l'équipement n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, prise en application de l'arrêté interministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières) et que leur qualité a été soulignée par l'Ae.

Concernant les effets sur la santé, la publication Le Francilophone publiée le 22 mars 2019 par BruitPARIF donne l'exemple suivant : "pour un individu moyen exposé toute sa vie à des niveaux de bruit routier proches des valeurs limites réglementaires, à savoir $L_{den} = 68 \text{ dB(A)}$ et $L_n = 62 \text{ dB(A)}$, la période en bonne santé perdue du fait du bruit s'établit à 12 mois (sept mois du fait des troubles du sommeil et cinq mois du fait de la gêne)."

Commentaires de la commission d'enquête

La commission considère que le maître d'ouvrage a répondu, en partie, aux questions posées par le collectif.

Pour le résultat des mesures le maître d'ouvrage insiste sur le fait que ses mesures et ses études de bruit ont été menées selon les textes en vigueur sans expliquer l'écart qui existe avec les mesures du collectif.

La réponse à la perte d'espérance de vie s'appuie sur une publication officielle de bruitPARIF et ne peut donc pas être contestée.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Question :*Suite question 1*

- b. *Q40 : Que comptent mettre en place la mairie, le Département et Plaine Commune, en charge du quartier, de la santé et de la qualité de l'air sur Saint-Denis, pour agir immédiatement sur la protection des populations et mesurer l'état de lieux précis en termes d'expositions des populations aux pics de concentrations horaires ? A quelle échéance*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage**EN BREF**

Répondant à la demande de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis, le maître d'ouvrage réalisera sur le boulevard Anatole France des aménagements innovants visant à contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air sur cette zone cible. Afin d'assurer le suivi de la qualité de l'air, l'Etat se rapprochera d'AIRPARIF afin d'élaborer un protocole partenarial qui sera proposé aux collectivités locales Le Conseil Départemental pourra tout à fait être associé.

La démarche de Plaine Commune et de la ville de Saint-Denis sur la question de la pollution due au trafic automobile s'inscrit dans le cadre actions prioritaires définies au sein du Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

La démarche de Plaine Commune et de la ville de Saint-Denis sur la question de la pollution due au trafic automobile s'inscrit dans le cadre actions prioritaires définies au sein du Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis.

Réponse apportée par le Département

Le Département pourra faire partie du protocole [proposé par le maître d'ouvrage] en tant que fournisseur de données de trafic, si le site choisi se situe sur Route Départementale. Nous le faisons sur la RD932 avec Bruitparif et Airparif sur Pantin/Aubervilliers actuellement.

Réponse apportée par Plaine Commune et la ville de Saint-Denis :

Dans le cadre des actions prioritaires définies au sein du Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis, la question de la pollution due au trafic automobile a été retenue. C'est au regard de cette priorité et des mutations urbaines en cours que des campagnes de mesures sont prévues à l'échelle du grand Pleyel jusqu'à la Porte de Paris, tant pour objectiver la pollution de fond qu'en toute proximité de divers sites dont ceux identifiés lors de l'étude d'impact.

Dans ce cadre il peut être fait recours aux nombreux outils de prévision et de mesures relatifs aux émissions de véhicules permettant de suivre les impacts croisés Bruit et Air (cf. annexe de « Convergence des actions Bruit, Climat, Air, Energie pour une planification performante », Ademe, mars 2019). Au regard des travaux prévus sur tout ce secteur, les différents maitres d'ouvrage publics et privés vont être sollicités pour le co-financement de ces mesures.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note que le maître d'ouvrage reprend les réponses qu'il a déjà exposées précédemment (questions 1, 3, Q12 et Q13, Q17 et Q18, Q23, 7 et 8) et qui concernent la mise en place du protocole participatif.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

La commission note avec satisfaction que Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis ont tenu à rappeler que la « question de la pollution due au trafic automobile a été retenue parmi les actions prioritaires définies au sein du Conseil en Santé Environnemental de la Ville de Saint-Denis ».

Question :

Suite question 1

- c. *Q41 : Le maître d'ouvrage est-il prêt à accepter des améliorations du projet et des coûts de monitoring qui augmenteraient substantiellement l'investissement initial si ces améliorations amènent un bénéfice avéré pour la santé humaine ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

La mise en place d'une station de mesure de la qualité de l'air est prévue et le coût de sa mise en place est inclus dans l'estimation de l'opération.

La maîtrise d'ouvrage a toujours soutenu et intégré dans son projet la recherche de solutions et d'optimisations permettant de diminuer les impacts sanitaires du projet. L'enveloppe financière du projet ne met pas en cause cet engagement.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note avec satisfaction la confirmation du maître d'ouvrage qu'il a bien intégré dans son budget les surcoûts qu'il serait amené à supporter pour améliorer le projet afin d'obtenir un bénéfice avéré pour la santé humaine.

Question :

2. *Il est demandé au MO d'étudier le changement du revêtement de l'autoroute A86 pour les traversées de centre-ville, y compris le barreau de La Courneuve.*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage***EN BREF***

L'Etat et les collectivités, en particulier la Région Île-de-France, sont engagés dans un plan de réduction des nuisances sonore sur le réseau magistral. La mise en œuvre d'enrobés phoniques a été réalisée à titre expérimental pour vérifier la durabilité des enrobés et des performances acoustiques.

Le barreau de la Courneuve ne semble pas prioritaire par rapport aux points noirs bruit (PNB) sur le réseau routier national. Toutefois, lorsque le renouvellement de la couche de roulement sera programmé, il sera étudié son remplacement par un revêtement moins bruyant tenant compte des expérimentations en cours.

L'Etat est engagé avec la Région Ile-de-France dans une démarche de réduction des nuisances sonores liées au réseau routier magistral à l'échelle de la Région. Dans le cadre de cette démarche, des solutions innovantes sont mises en œuvre et notamment des enrobés phoniques dont la durabilité et la performance font l'objet d'un suivi. La réalisation de ces enrobés fait l'objet d'un programme annuel cofinancé par l'État et la Région. Les zones ciblées en priorité concernent des portions de voiries très fréquentées situées en zones densément peuplées et n'étant pas encore équipées de mesures de réduction des nuisances sonores (murs anti-bruit notamment). L'état de la chaussée intervient également dans la temporalité de la mise en œuvre.

Concernant les zones d'influence du projet, il apparaît selon les critères de priorité décrits plus haut que ces portions de voiries ne devraient pas être prioritairement concernées par la mise en œuvre d'enrobés phoniques de manière immédiate, en raison de la présence de murs anti-bruit. Il en va de même concernant le barreau de la Courneuve en raison de la faible densité d'habitat en regard d'autres zones franciliennes voisines des axes autoroutiers. Toutefois, lorsque le renouvellement de la couche de roulement de ces voies sera rendu nécessaire, il sera étudié leur remplacement par un revêtement moins bruyant tenant compte des expérimentations en cours.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note, avec regret, la réponse négative du maître d'ouvrage où il expose que dans le cadre de la réduction des nuisances sonores liées au réseau routier magistral à l'échelle de la Région les « enrobés phoniques » étaient plutôt réservés aux voies non équipées de murs anti-bruit. Il indique cependant que lorsqu'il sera nécessaire de renouveler la couche de roulement de cette portion, « il sera étudié leur remplacement par un revêtement moins bruyant tenant compte des expérimentations en cours ».

La commission trouve essentiel de chercher à traiter « à la source » les voiries urbaines. Certains revêtements « anti-bruit » peuvent peut-être apporter une partie de la solution à coupler avec d'autres dispositifs permettant d'obtenir une circulation apaisée.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Question :

3. *Quelles suites pouvez-vous donner à la demande de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis que l'isolation phonique doit être financée par le projet au-delà d'une hausse de 2 dB à l'intérieur d'un bâtiment .*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage**EN BREF**

Le maître d'ouvrage, dans le cadre du projet, mettra en place des mesures importantes de réduction de l'impact de l'opération qui vont au-delà de la réglementation actuelle puisque les bâtiments le nécessitant seront protégés dès qu'une augmentation significative des niveaux sonores est observée. Ces mesures importantes de réduction de l'impact vont au-delà de la réglementation actuelle.

Le maître d'ouvrage a identifié dans ses études d'impact les bâtiments qui seront soumis en façade à une augmentation des niveaux sonores supérieure ou égale à 2 dB(A) entre la situation avec le projet et la situation sans le projet à l'horizon 2030. Le projet génère ainsi des « modifications significatives » liées au bruit, au sens de la réglementation. De la même façon que pour les bâtiments devenus PNB, le maître d'ouvrage prévoit des protections de façade sur l'intégralité des bâtiments concernés et le nécessitant.

Réponse et commentaire de Plaine Commune et Ville de Saint-Denis :

Le projet a un effet contrasté sur l'exposition des bâtiments au bruit puisqu'il implique :

- *Une diminution du nombre de points noirs bruit potentiels qui passe de 21 à 18*
- *; Une augmentation de plus de 2dB sur la façade de trois bâtiments dont l'école Anatole France*

Ces modifications sont principalement liées au rapprochement des flux de voitures sur ce boulevard donc au tracé de ce dernier. Le maître d'ouvrage propose de traiter en façade l'école afin de compenser cet écart. Les optimisations possibles sur le boulevard Anatole France au droit de l'école permettront de réduire aussi le bruit dans les espaces extérieurs de l'école. De manière générale, le maître d'ouvrage s'est aussi engagé à isoler toutes les façades pour lesquelles une augmentation de 2 décibels sera constatée à l'intérieur de bâtiments situés sur les secteurs de projet.

Commentaires de la commission d'enquête

La commission note avec satisfaction la confirmation du maître d'ouvrage qu'il a bien prévu d'isoler toutes les façades pour lesquelles une augmentation de plus de 2dB sera constatée à l'intérieure de bâtiment situés sur le secteur du projet.

Elle pense que aussi que la mise en place du protocole partenarial permettra de suivre l'efficacité de ces dispositions, tout comme de rechercher d'autres mesures innovantes pour lutter cintre le bruit et la pollution.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

L'insertion environnementale

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Cet aspect n'a pas fait l'objet d'observations du public, ce dernier s'étant plutôt concentré à faire évoluer les impacts pollution et trafic qu'il juge prioritaires.

La commission d'enquête souhaite toutefois pouvoir disposer d'éléments complémentaires aux intentions exprimées dans le dossier d'enquête pour réaliser un travail partagé avec les collectivités concernées. Elle demande donc à ce qu'une réponse) plusieurs voix soit faite pour pouvoir aboutir à ces avancées plus concrètes et opérationnelles à la bonne insertion environnementale.

Par ailleurs, le collectif Pleyel à Venir (pièce jointe à la contribution n°83), a posé une question relative à cette insertion (question Q10).

Questions :

1. Contribution de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis : Merci d'indiquer les mesures collectives avec des éléments allant au-delà d'un engagement de principe à travailler ensemble :
 - a. Le traitement des sous face de l'infrastructure et un travail paysagé incluant des propositions pour réduire les nuisances liées à la circulation routière, y compris la mise à l'étude de la protection phonique des cheminements piétons ;
 - b. Ouvrir la possibilité d'usages collectifs des délaissés de voirie propriété de l'Etat, pour les habitants du quartier.
 - c. l'aménagement des espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel (route de la Révolte, sur-largeur le long du boulevard Anatole France jusqu'à la place Pleyel, traversées Nord/sud et sous-face de l'infrastructure le long du boulevard de la Libération et du boulevard d'Anatole France)
2. Question Q10 du Collectif Pleyel à venir (obs 83) : « Sur quel élément se base cette affirmation que le projet va améliorer la situation? D'après notre lecture de l'étude d'impact, la pollution des sols n'est pas assez documentée pour affirmer que la phase travaux ne présente pas de risque pour les milieux naturels. De même, rien n'est défini ni même chiffré sur les engagements pris par la DIRIF pour réparer et paysager les espaces qu'elle va impacter, les mobilités douces qu'elle doit créer. Le projet nous semble plutôt morceler les espaces de pleine terre créés les rendant inutiles pour les habitants et dangereux pour la faune. Les axes en mobilité douce longent des voiries allant jusqu'à 6 voies et plus de 40000 véhicules par jour. Le tracé proposé pour la piste cyclable nord/sud traverse même une bretelle autoroutière (la 8b).
Merci de répondre à la question ci-dessus

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

1. Contribution de Plaine Commune et la ville de Saint-Denis : Merci d’indiquer les mesures collectives avec des éléments allant au-delà d’un engagement de principe à travailler ensemble :
 - a. Le traitement des sous face de l'infrastructure et un travail paysagé incluant des propositions pour réduire les nuisances liées à la circulation routière, y compris la mise à l'étude de la protection phonique des cheminements piétons ;
 - b. Ouvrir la possibilité d'usages collectifs des délaissés de voirie propriété de l'Etat, pour les habitants du quartier.
 - c. l'aménagement des espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel (route de la Révolte, sur-largeur le long du boulevard Anatole France jusqu'à la place Pleyel, traversées Nord/sud et sous-face de l'infrastructure le long du boulevard de la Libération et du boulevard d'Anatole France)

Réponse de la maîtrise d’ouvrage

EN BREF

En accord avec les acteurs locaux, une concertation sera mise en place avec le public pour échanger et définir les aménagements paysagers et les cheminements piétons. Cette concertation fera suite au travail engagé par Plaine Commune en février 2019.

La maîtrise d’ouvrage a proposé à Plaine Commune et au Département un processus de travail et de décision pour la finalisation du projet en termes d’aménagement. Le résultat des ateliers organisés par Plaine Commune à l’hiver 2019 a été transmis au maître d’œuvre de l’opération qui s’en saisit pour proposer des aménagements du projet ainsi que des idées pour l’aménagement des espaces publics. Les éléments de réflexion du maître d’œuvre ont été présentés le 11 juillet à Plaine Commune et aux Départements qui ont réagi à ces premières pistes.

La figure suivante présente les ambiances et usages qui ont émergé lors des ateliers menés par Plaine Commune.

Recueil des ambiances et des usages proposés par lieux

Plaine Commune - Concertation échangeur Pleyel - Février 2019 - R. Heliot et O. Missachi

3

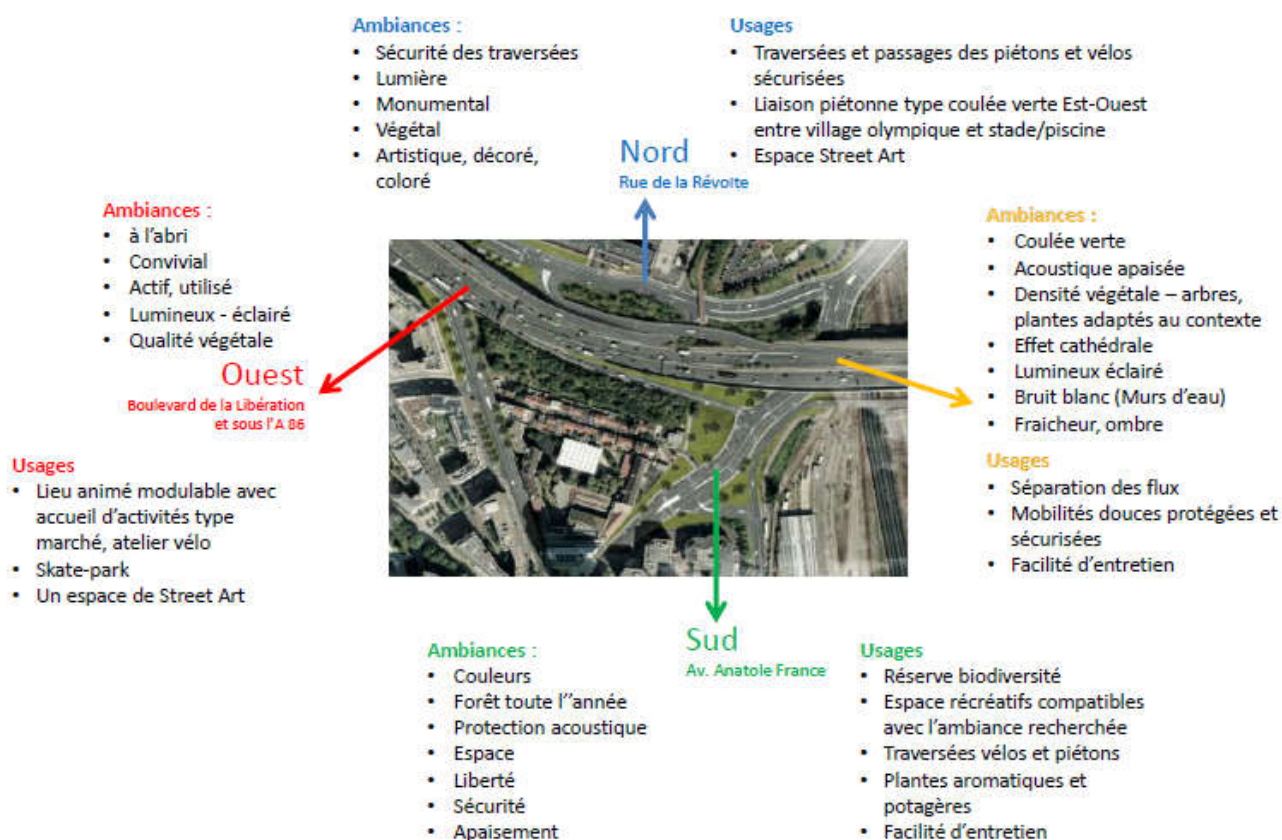


Figure 124 : Recueil des ambiances et usages souhaités par le public.

Un second temps d'échange interviendra au début de l'automne 2019 avec les citoyens et les collectivités dans le but d'élaborer les solutions concrètes d'aménagement qu'il s'agira de mettre en œuvre dans le projet. Ce temps d'échange s'articulera en 3 temps, autour de deux ateliers et d'une réunion de restitution. Les échanges porteront sur les cheminements piétons ainsi que les aménagements paysagers à l'angle de la route de la Révolte et du boulevard de la Libération et à côté du boulevard Anatole France.

Le travail de ces ateliers permettra de finaliser le programme de l'opération à soumettre à l'approbation des collectivités partenaires. Ce programme permettra à la maîtrise d'ouvrage de soumettre à l'avis de Plaine Commune des aménagements cohérents avec la vision citoyenne des aménagements, y compris le besoin de conserver ou non une passerelle.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

347

Commentaires de la commission d'enquête

La définition de l'aménagement des espaces publics et l'insertion paysagère et urbaine font partie intégrante du projet et sont bien prises en compte dans le financement et dans les actions qui seront réalisées par le maître d'ouvrage. Ces actions se réalisent en partenariat avec Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Conseil départemental - et font l'objet d'une concertation avec la population. Elles concernent plus précisément :

- le cheminement piéton Nord-Sud, actuellement assuré par une passerelle
- les espaces publics attenants à l'échangeur Pleyel , au Nord, au Sud et sous l'A86

Par ailleurs la commission recommande aux acteurs locaux la mise en oeuvre d'un urbanisme transitoire lié à la reconfiguration des espaces suite à la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris et à la poursuite de la programmation de la ZAC de la Porte de Paris jusqu'aux berges du canal Saint-Denis.

La commission d'enquête recommande ainsi la poursuite de cette démarche concertée pour aboutir rapidement à des aménagements de qualité, garants d'une fonctionnalité et d'une intégration environnementale optimales.

Question :

2. Question Q10 du Collectif Pleyel à venir (obs 83) : « Sur quel élément se base cette affirmation que le projet va améliorer la situation? D'après notre lecture de l'étude d'impact, la pollution des sols n'est pas assez documentée pour affirmer que la phase travaux ne présente pas de risque pour les milieux naturels. De même, rien n'est défini ni même chiffré sur les engagements pris par la DIRIF pour réparer et paysager les espaces qu'elle va impacter, les mobilités douces qu'elle doit créer. Le projet nous semble plutôt morceler les espaces de pleine terre créés les rendant inutiles pour les habitants et dangereux pour la faune. Les axes en mobilité douce longent des voiries allant jusqu'à 6 voies et plus de 40000 véhicules par jour. Le tracé proposé pour la piste cyclable nord/sud traverse même une bretelle autoroutière (la 8b).
Merci de répondre à la question ci-dessus

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler que l'insertion paysagère est un objectif phare du projet. Son maître d'œuvre dispose des compétences d'urbanistes paysagers.

Environ 7000 m² de surfaces imperméabilisées seront transformées en espace vert.

La situation actuelle du secteur Pleyel est dissuasive pour les modes doux et le projet permettra le développement des modes actifs inscrit au schéma directeur des acteurs locaux (Plan vélo du CD93, dans le Plan Local de Déplacements de Plaine Commune et le schéma directeur des itinéraires cyclables...)

Tout d'abord, il peut être nécessaire de rappeler que le coût total du projet, évalué à 95M€ et financé à 100 % par la SOLIDEO, intègre les travaux de complément de l'échangeur Pleyel, les travaux

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

d'insertions paysagères et urbaines, les mesures de compensation et de réduction des nuisances ainsi que la fermeture puis déconstruction des bretelles de l'A1 au niveau de la Porte de Paris.

Par ailleurs, il est également souhaitable de rappeler que le projet s'inscrit dans le cadre réglementaire environnemental classique. L'ensemble des études pouvant mener à des demandes d'autorisations environnementales sont encore à mener. Elles donneront lieu, si une autorisation au titre de la loi sur l'eau ou une dérogation espèces protégées est nécessaire, à une seconde enquête publique. En tout état de cause, et malgré la forte prégnance urbaine du site, la prise en compte des milieux naturels est assurée par le développement d'une démarche Éviter – Réduire – Compenser, tant pendant les travaux que dans la finalisation de la conception du projet.

Concernant les espaces de pleine terre, le projet va avoir tendance à non seulement multiplier les espaces verts mais aussi à les agrandir, dans un sens favorable à l'environnement, puisqu'à surface égale il est préférable d'avoir un seul grand espace plutôt que plusieurs petits. La création par le projet de nouvelles zones paysagères constitue un apport sur de nombreux plans : paysager, insertion urbaine, perméabilisation des sols, réduction des îlots de chaleur, Pour autant, la segmentation résiduelle des espaces de pleine terre a été identifiée comme un enjeu du point de vue faunistique : des solutions visant à orienter les déplacements de la faune présente sur site sont d'ores et déjà à l'étude.

Ainsi ces zones nouvellement créées devront :

- Soit permettre, pour la faune, le passage des unes aux autres de manière sécurisée.*
- Soit être aménagées de manière à être non attractive. C'est-à-dire non favorable à l'alimentation des espèces faunistiques non volantes, et donc plus sujettes aux collisions avec les véhicules, et ne présentant aucun intérêt en termes de gîtes pour ces mêmes espèces.*

Concernant les pistes cyclables dans le secteur Pleyel dans le futur sont présentées en jaune sur la carte ci-dessous. Toutes les voies reconfigurées dans le cadre du projet, soit Anatole France, Révolte et Libération, seront équipées d'une piste cyclable bidirectionnelle ou de deux pistes cyclables. Les itinéraires cycles sur les mouvements Est-Ouest et Nord-Sud seront assurés et sécurisés grâce à une séparation de la chaussée voiture, les pistes cyclables permettant de mieux sécuriser que de simples bandes cyclables. De plus, dans la mesure du possible, quand l'emprise de la voie le permet, les pistes cyclables seront éloignées du bord de la chaussée routière. Enfin, la réalisation de la traversée Nord-Sud pourrait s'effectuer autrement que le long du boulevard Anatole France, en ouvrant la possibilité aux cyclistes d'emprunter le cheminement piéton traversant et dont les caractéristiques seront arrêtées en ateliers.



Figure 46 : Localisation des emprises pour les modes actifs - Extraits de la pièce B du dossier d'enquête publique

Concernant enfin les risques d'exposition du milieu naturel une analyse bibliographique du périmètre d'étude a été réalisée dans le cadre des études d'impacts. Des compléments avec analyses des sols en places seront conduits pour confirmer les études bibliographiques.

Commentaires de la commission d'enquête

Le projet s'inscrit dans un environnement routier, un paysage fragmenté, fortement urbanisé et entropisé, avec une présence très réduite du végétal. L'accueil de la biodiversité sera favorisé par la libération d'environ 7000 m² de surfaces actuellement imperméabilisées, allant être restituées en espaces verts. Ces aménagements, dont le franchissement Nord-Sud de l'A86 pour les piétons et les cycles, font l'objet d'un travail partenarial avec les acteurs du territoire, en y associant les riverains, pour parvenir à des mises en valeur alliant qualité environnementale, insertion paysagère et urbaine, réduction des îlots de chaleur, fonctionnalité et qualité d'usage.

L'aménagement des voiries locales et l'appropriation des délaissés liés à la requalification des échangeurs devront permettre de créer de nouvelles transversalités entre la Porte de Paris et le quartier Pleyel et les aménagements paysagers devraient jouer un rôle important dans la structuration et l'accompagnement de ces reconnections, permettant

- de transformer une route en boulevard urbain ;
- de créer une véritable trame urbaine, verte et fonctionnelle accompagnant les modes actifs (piétons et cycles) ;
- de souligner la continuité visuelle entre les différents secteurs ;
- et de redonner une juste place à l'ensemble des déplacements.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

350

Le coût des travaux intègre les travaux de complément de l'échangeur Pleyel, mais également les travaux d'insertions paysagères et urbaines, les mesures de compensation et de réduction des nuisances ainsi que la fermeture puis déconstruction en 2025 des bretelles de l'A1 au niveau de la Porte de Paris.

Il apparaît enfin essentiel à la commission que les riverains, qui se sont fortement mobilisés en travaillant à des propositions alternatives, soient associés aux projets sur leur territoire d'une manière à définir, mais qui reconnaitrait et intégrerait leur expertise d'usage.

Thème 3 : Les impacts temporaires liés aux travaux

Les impacts temporaires liés au chantier ont fait l'objet de peu d'observations de la part du public, lesquelles se sont surtout attachées aux conséquences définitives du projet sur les conditions de vie des riverains.

Plusieurs contributions ont demandé l'installation de mesure de la pollution avant, pendant et après la phase chantier (observations 3, 38, 39). Une observation (obs. 10) s'inquiète des rats que les travaux ne manqueront pas de faire sortir de leur nid et demande les mesures prises contre cette nuisance. L'annonce de la fermeture effective des bretelles de la Porte de Paris avant les JOP a suscité un certain scepticisme parmi les intervenants à la réunion publique, des informations différentes ayant auparavant circulé.

En revanche, l'Autorité environnementale ou encore Plaine Commune et la ville de Saint-Denis ont souligné l'importance d'une très bonne coordination et nécessité d'information en raison de l'impact de chantiers simultanés sur le territoire et donc des incidences en matière de circulation et de pollution de l'air et sonore.

Une nécessaire rigueur dans l'organisation, la limitation des nuisances, l'information, la prévention et la résolution des problèmes sera nécessaire et devra faire l'objet d'une attention toute particulière.

Les questions posées par la commission portent d'une part sur le calendrier des travaux (dates, durée, exécution par phases), sur l'organisation générale mise en œuvre pour limiter les nuisances pour le quartier, et enfin les impacts en matière de circulation des véhicules et des piétons et de stationnement.

Calendrier de réalisation

Question posée par la commission d'enquête

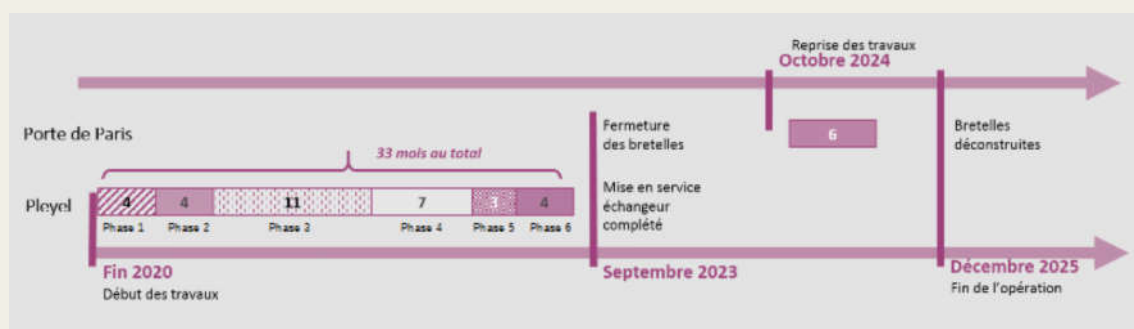
Questions :

La date de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et même sa réalité, ainsi que la destruction des infrastructures ont fait l'objet de remarques (obs 14, 15 notamment)

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d'Ouvrage

EN BREF

Les travaux se dérouleront dans le secteur Pleyel à partir de fin 2020. Le phasage à mettre en œuvre sera contraint afin de maintenir au maximum les circulations et les flux et en évitant des déviations trop importantes. L'objectif de fin des travaux sur le secteur Pleyel est le 30 septembre 2023, date à laquelle l'échangeur de la Porte de Paris sera fermé à la circulation publique. La déconstruction des bretelles de la Porte de Paris est prévue après les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 avec une fin des travaux prévue avant le 31 décembre 2025.



Il est prévu que l'échangeur Pleyel soit réaménagé et l'échangeur de la Porte de Paris fermé aux usagers de la route impérativement avant le 30 septembre 2023. La déconstruction des bretelles de la Porte de Paris est prévue après les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 avec une fin des travaux prévue avant le 31 décembre 2025.

Au niveau de l'échangeur Pleyel A86

Les travaux envisagés au niveau de l'échangeur Pleyel sont conséquents et nécessitent un phasage particulièrement contraignant, afin de maintenir au maximum les circulations et les flux en évitant des déviations trop importantes. Les axes de circulation urbaines et les entrées/sorties sur l'A86 au niveau du carrefour Pleyel sont en effet fortement sollicités aux heures de pointes, et les travaux devront s'attacher à impacter au minimum ces flux. La solution présentée est à affiner lors des études ultérieures. Les travaux débuteront à la fin de l'année 2020, pour une durée prévisionnelle de 33 mois.

Les différentes phases travaux autour de l'échangeur Pleyel sont décrites ci-après, accompagnées de plans dont la légende est présentée ici :



Figure 125 : Légende des plans présentant les phases de travaux du secteur Pleyel

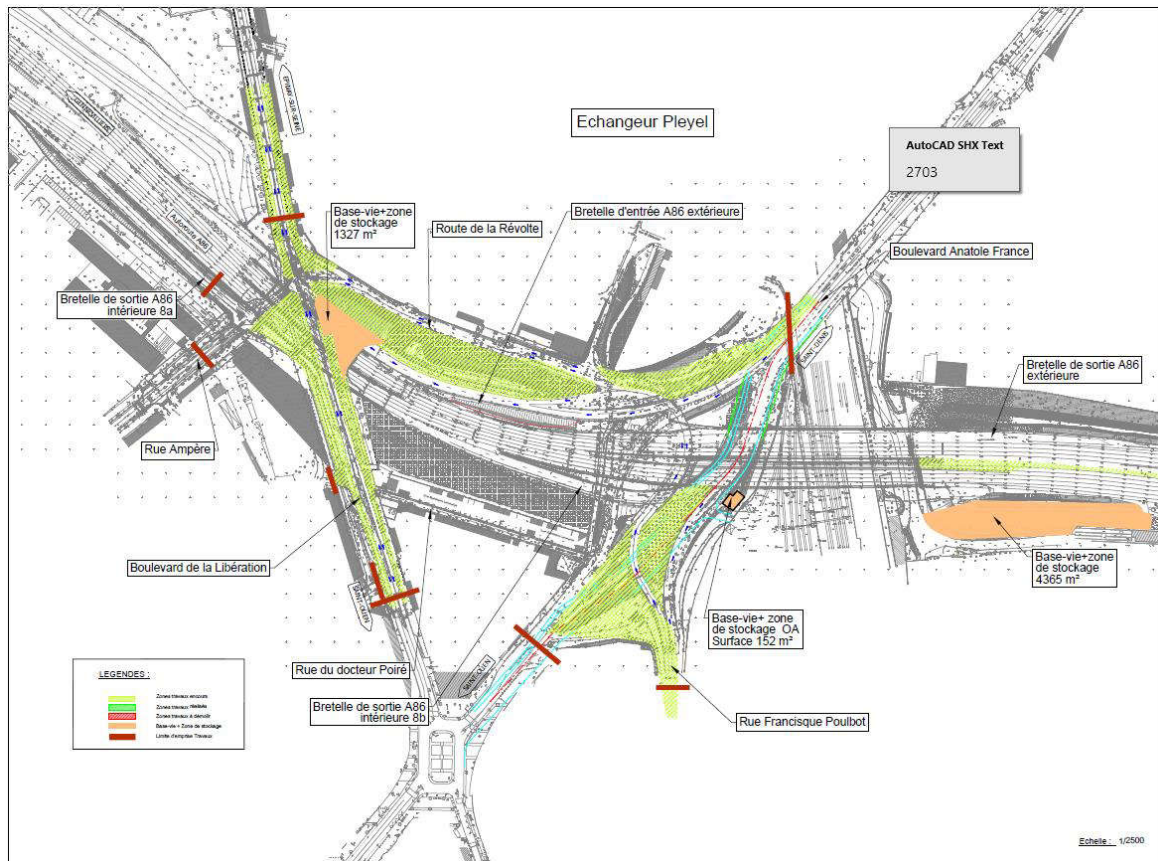
Phase 1

Figure 126: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 1

- *Travaux réalisés :*
 - *Rue de la Révolte :*
 - *Réalisation de la demi-chaussée sud côté ouest*
 - *Réalisation de la demi-chaussée nord côté est*
 - *Avenue de la Libération :*
 - *Reprise des trottoirs et des voiries extérieures*
 - *Rue Ampère :*
 - *Reprise de l'îlot entre la rue Ampère et l'avenue de la Libération*
 - *Rue Francisque Poulbot :*
 - *Réalisation du sens montant du futur boulevard Anatole France en vue de la libération des emprises chantier du viaduc SNCF côté est*
 - *A86 :*
 - *Reprise et déplacement du terre-plein central (TPC) pour libération des emprises chantier du viaduc SNCF côté ouest*
- *Circulations modifiées :*
 - *Suppression de la voie bus en site propre sur le boulevard Anatole France sens montant*
 - *Insertion de la rue de l'Industrie sur Anatole France à prévoir*
- *Durée : 4 mois*

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

354

Phase 1bis (travaux réalisés en fin de phase 1) :

- **Travaux réalisés :**
 - *Modification de la route de la Révolte au droit de la rue des Beaumonts*
 - *Raccords du futur boulevard Anatole France sur la rue Poulbot*
- **Circulations modifiées :**
 - *Travaux à réaliser de nuit sous coupure de circulation ou par demi chaussée*

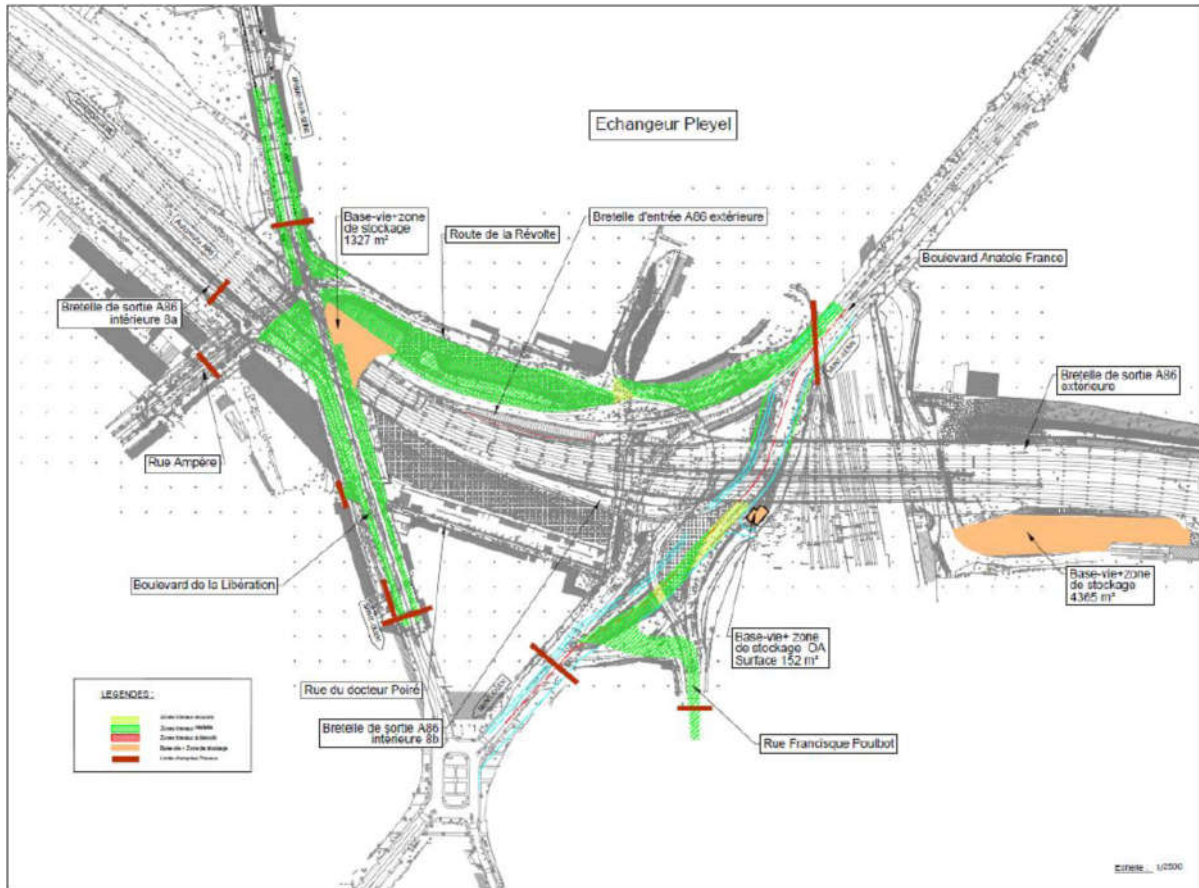


Figure 127: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 1bis

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

355

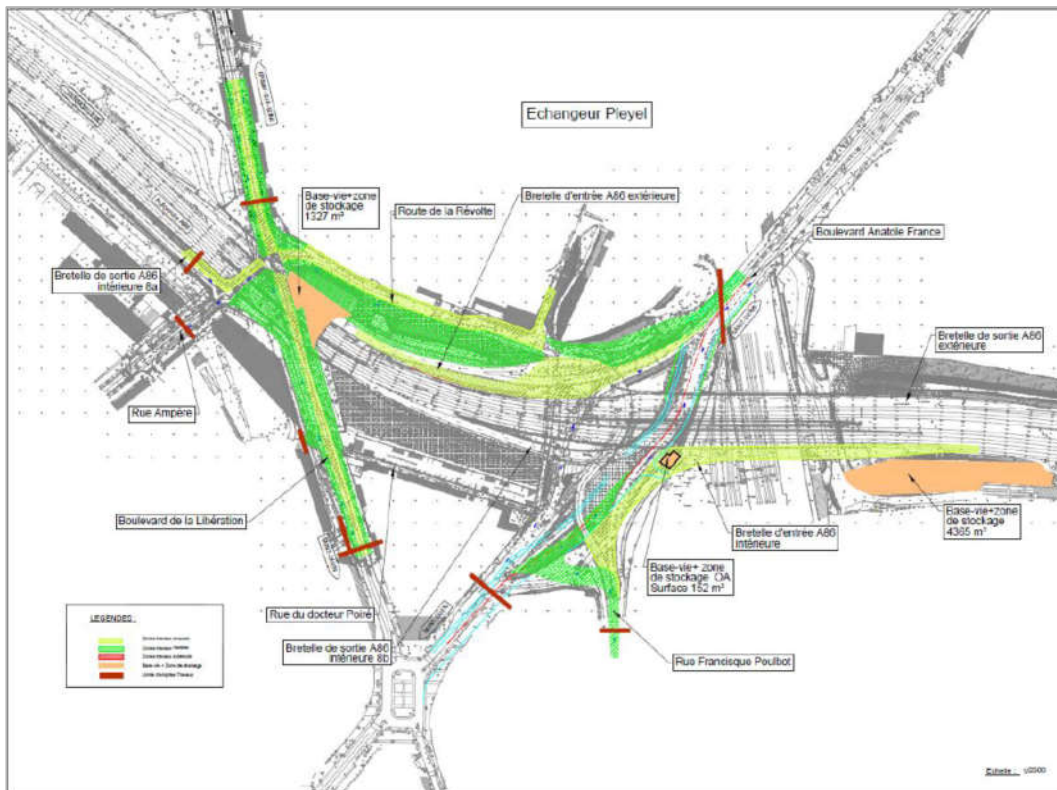
Phase 2

Figure 128 : Travaux sur secteur Pleyel - Phase 2

- *Travaux réalisés :*
 - *Route de la Révolte :*
 - *Réalisation de la demi-chaussée nord côté ouest*
 - *Réalisation de la demi-chaussée sud côté est*
 - *Démolition de la passerelle*
 - *Avenue de la Libération :*
 - *Reprise des voiries intérieures*
 - *Rue Ampère :*
 - *Reprise des voies et de la fin des bretelles*
 - *A86 :*
 - *Reprise en sous-œuvre du soutènement de l'A86 extérieur*
 - *Viaduc SNCF*
- *Circulations modifiées :*
 - *Suppression de la voie bus en site propre sur le boulevard Anatole France sens montant*
 - *Déviations provisoires de la rue Poulbot sur la nouvelle voirie créée*
 - *Fermeture du tunnel permettant l'accès à l'A86 extérieur depuis la rue Poulbot ; passage par Anatole France et la route de la Révolte*
 - *Circulation sur 1 voie sur la bretelle d'entrée sur A86 extérieur*
- *Délais : 4 mois*

Phase 3

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

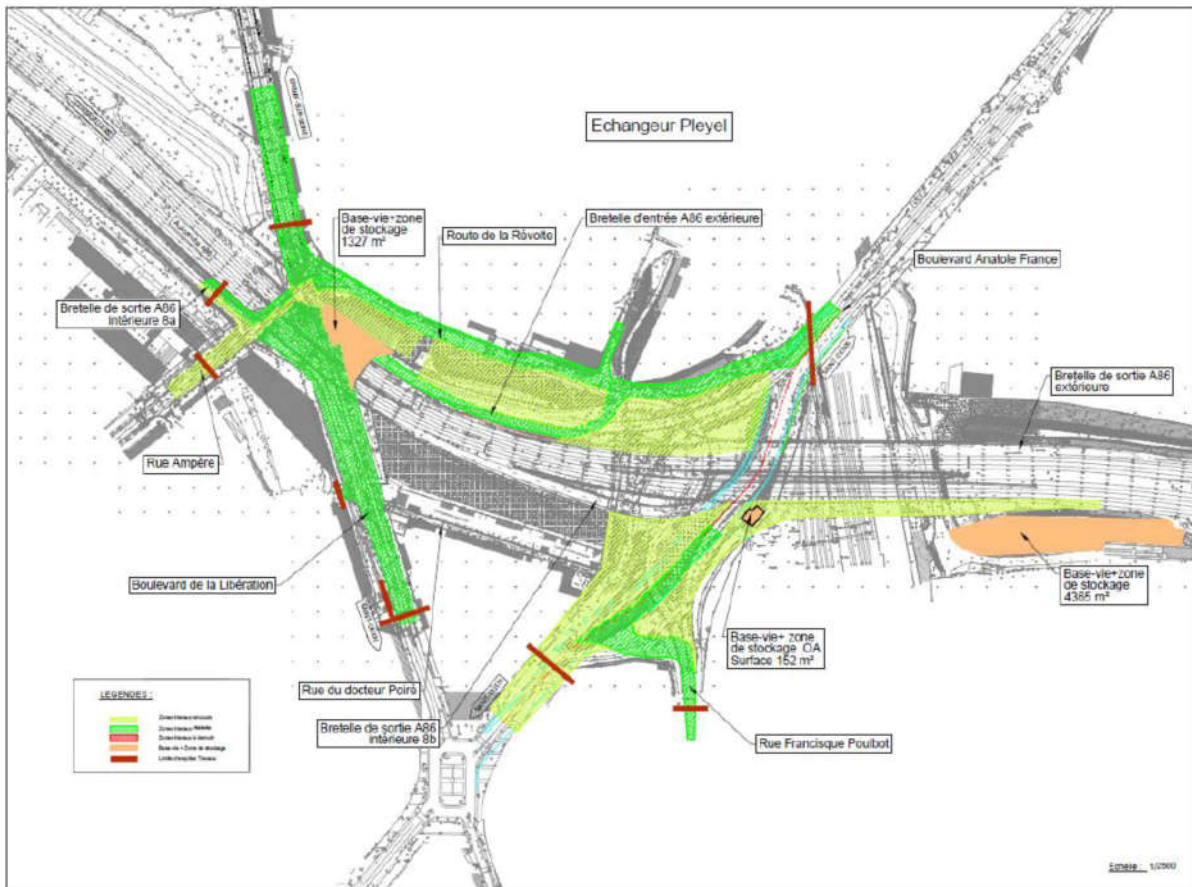


Figure 129 : Travaux sur secteur Pleyel - Phase 3

- *Travaux réalisés :*
 - *Route de la Révolte :*
 - *Réalisation du bassin enterré*
 - *Réalisation du mur de soutènement entre les bretelles d'entrée et sortie d'A86 extérieur*
 - *Réalisation des fondations, des piles et des culées du viaduc de la bretelle de sortie d'A86 extérieur, mise en place d'une passe charretière au-dessus de la bretelle d'entrée d'A86 extérieur, réalisation du tablier et des superstructures*
 - *Avenue de la Libération :*
 - *Reprises du carrefour Libération / Révolte*
 - *Rue Ampère :*
 - *Reprise des voies et fin de la bretelle*
 - *Boulevard Anatole France :*
 - *Travaux de voirie, modes actifs et aménagements paysagers*
 - *A86 :*
 - *Reprise en sous-œuvre du soutènement de l'A86 extérieur*
 - *Viaduc SNCF*
- *Circulations modifiées :*
 - *Suppression de la voie bus en site propre sur le boulevard Anatole France sens montant*
 - *Déviations provisoires de la rue Poulbot sur la nouvelle voirie créée*

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

357

- Fermeture du tunnel permettant l'accès à l'A86 extérieur depuis la rue Poulbot ; passage par Anatole France et la route de la Révolte
- Circulation sur 1 voie sur la bretelle d'entrée sur A86 extérieur
- Délais : 11 mois

Phase 3bis (travaux réalisés en fin de phase 3) :

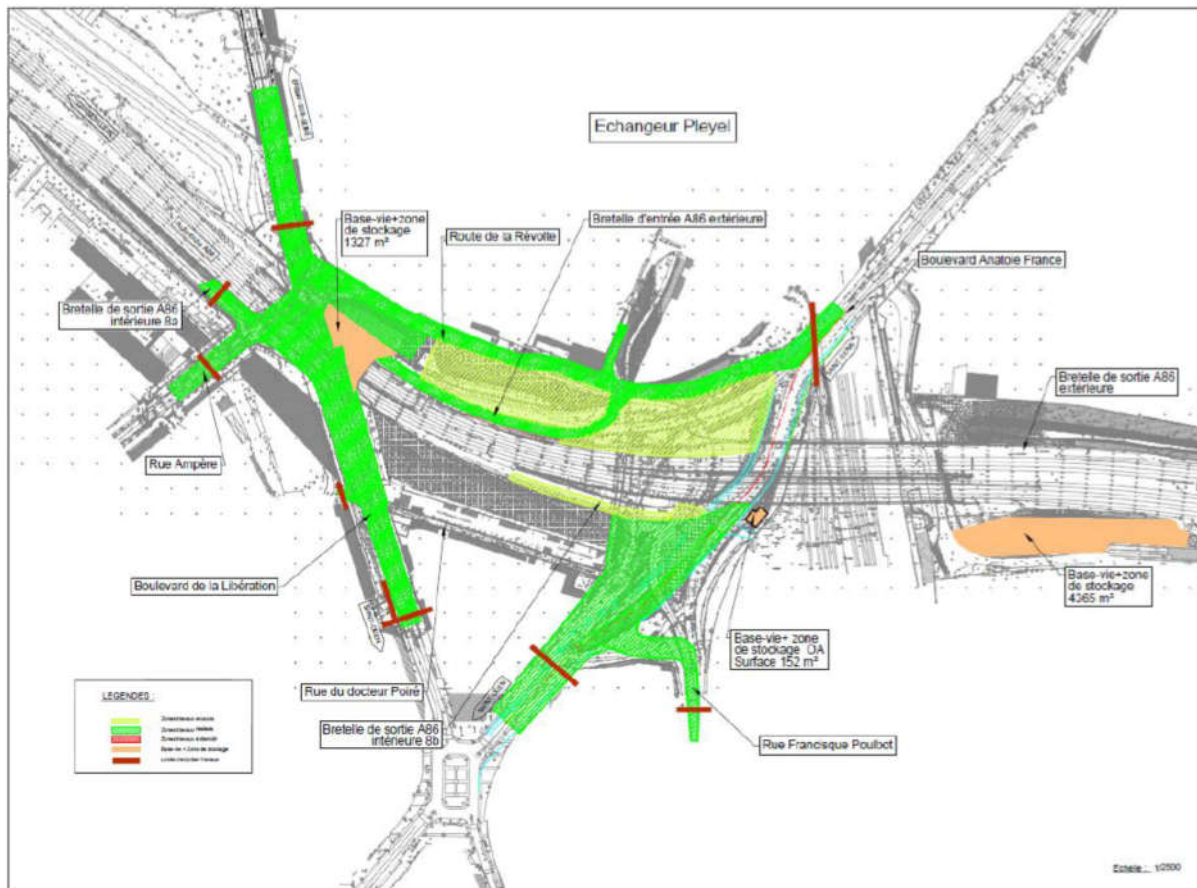


Figure 130: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 3bis

- *Travaux réalisés :*
 - Raccordement de la bretelle de sortie 8b sur le nouveau boulevard Anatole France au sud et sur les voies existantes au nord
 - Reste des travaux de la phase 3
- *Circulations modifiées :*
 - Travaux à réaliser par demi-chaussée sur la bretelle 8b

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Phase 4

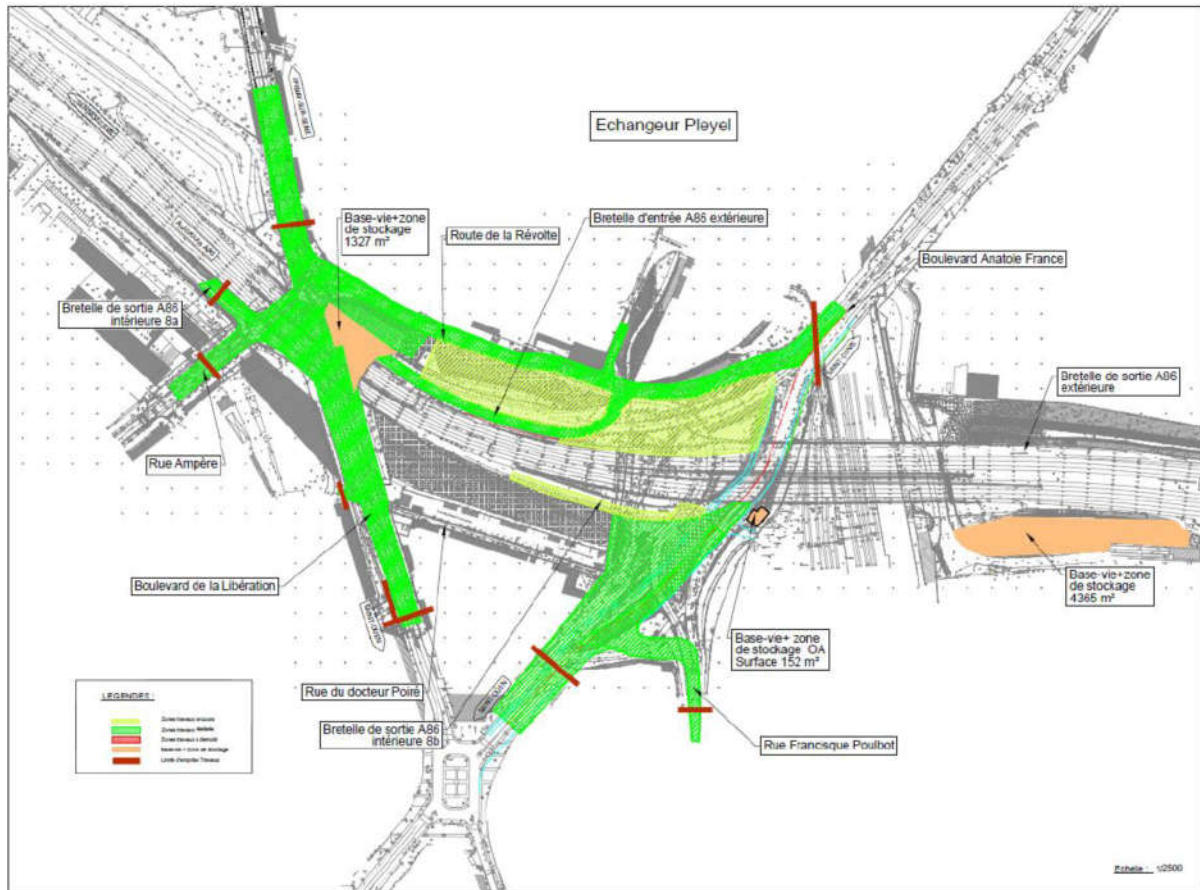


Figure 131: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 4

- *Travaux réalisés :*
 - *Boulevard Anatole France :*
 - *Travaux de voirie, modes actifs et aménagements paysagers*
 - *Viaduc SNCF*
- *Circulations modifiées :*
 - *Suppression de la voie bus en site propre sur le boulevard Anatole France sens montant*
 - *Déviation provisoire de la rue Poulbot sur la nouvelle voirie créée*
 - *Fermeture du tunnel permettant l'accès à l'A86 extérieur depuis la rue Poulbot ; passage par Anatole France et la route de la Révolte*
 - *Travaux par demi-chaussée sur le boulevard Anatole France*
- *Délais : 7 mois*

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

359

Phase 5

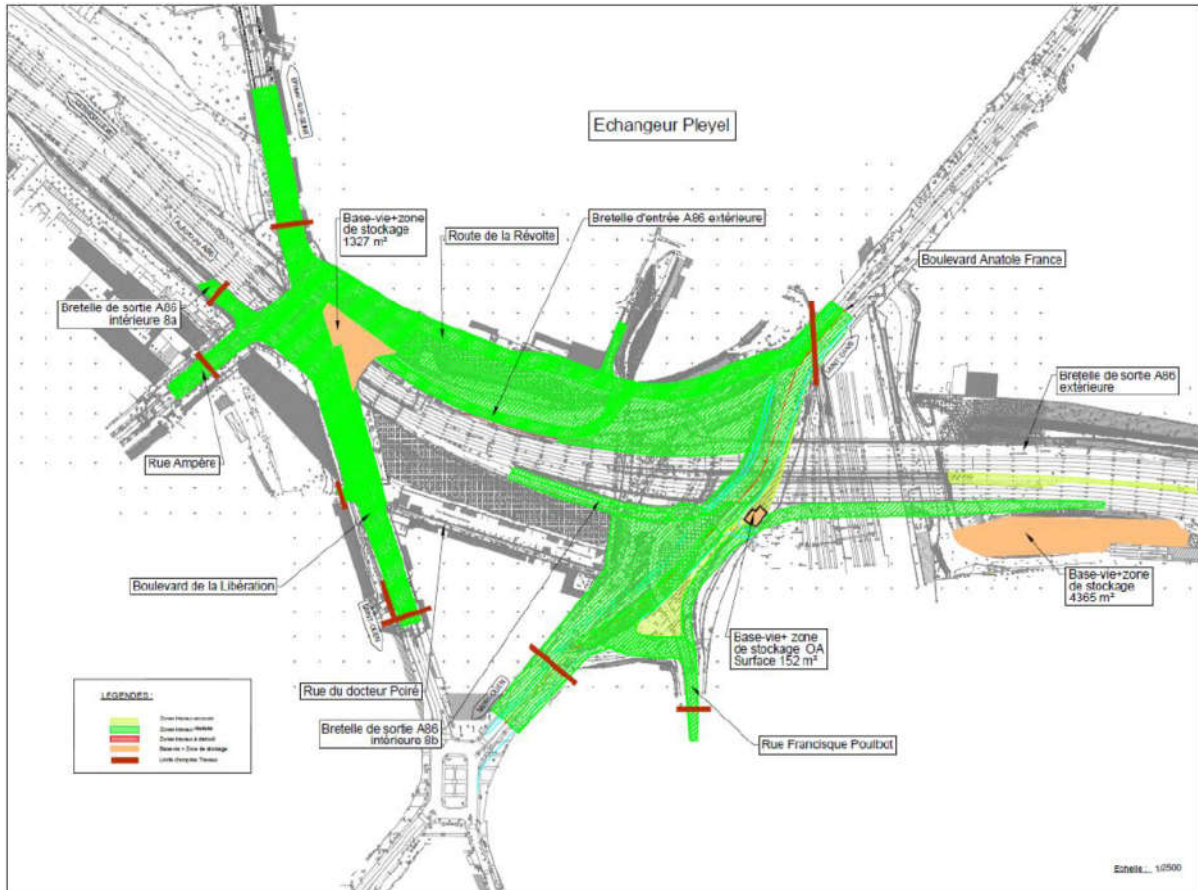


Figure 132: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 5

- *Travaux réalisés :*
 - *Boulevard Anatole France :*
 - *Reprise de la partie est sous les emprises chantier du viaduc SNCF*
 - *A86 :*
 - *Mise en configuration finale du TPC*
- *Circulations modifiées :*
 - *Circulation sur les nouvelles voies locales*
- *Délais : 3 mois*

Phase 6

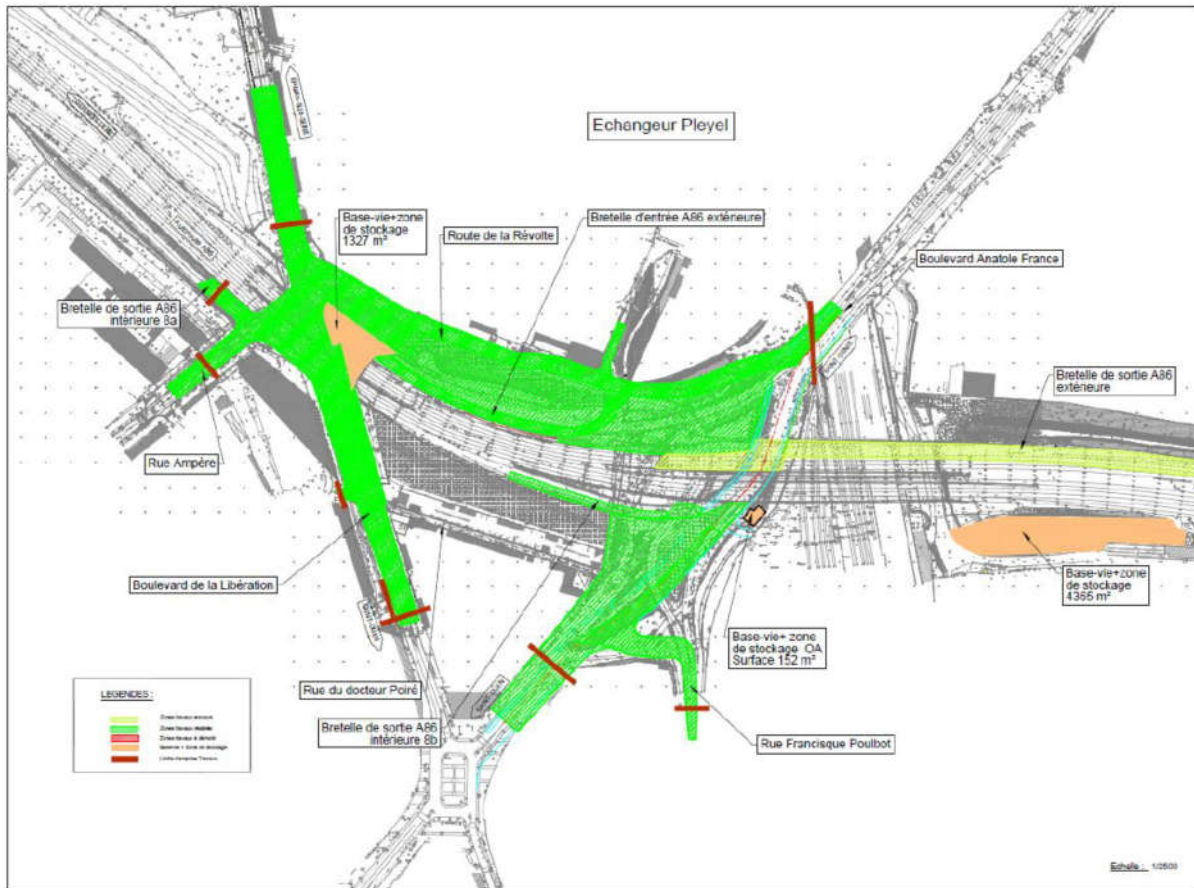


Figure 133: Travaux sur secteur Pleyel - Phase 6

- *Travaux réalisés :*
 - *A86 :*
 - *Travaux en rive pour la mise en œuvre de la collectrice et de l'entrecroisement*
 - *Voiries locales :*
 - *Finitions*
- *Circulations modifiées :*
 - *Circulation sur les nouvelles voies locales*
- *Délais : 4 mois*

Ce phasage est, à ce stade des études, indicatif. Il sera d'ailleurs demandé aux entreprises de travaux de faire des propositions d'optimisation afin de diminuer la gêne aux usagers de la route et aux riverains.

ECHANGEUR DE LA PORTE DE PARIS

Le phasage fonctionnel n'est pas modifié par rapport aux études préalables à ce stade des études.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

361

Le délai prévu pour la déconstruction des bretelles, la reprise du bassin d'assainissement existant et la construction des nouvelles bretelles de sortie de secours et de retournement est estimée à 6 mois.

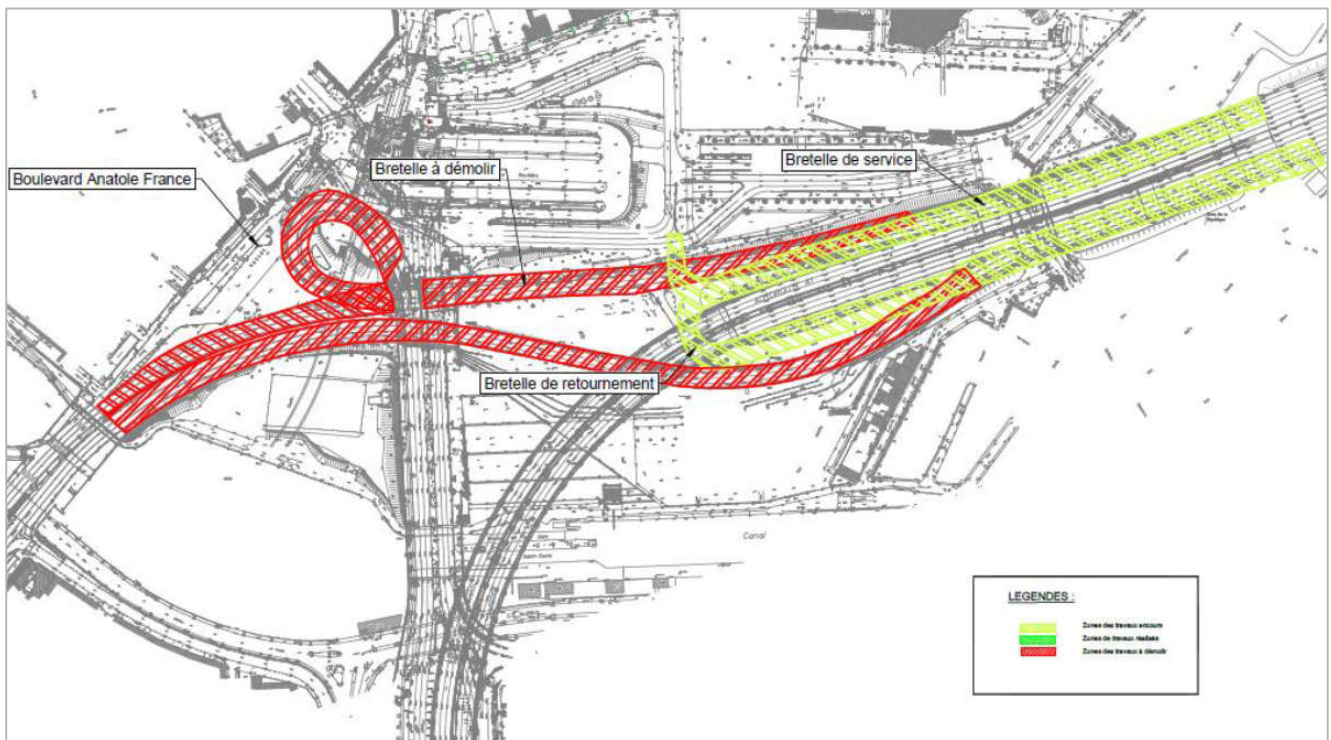


Figure 134 : Travaux sur secteur Porte de Paris

Commentaires de la commission d'enquête

Les phases travaux pour l'échangeur Pleyel sont décrites dans le détail, accompagnées de plans (figures 126 à 133). Ces précisions permettent au public d'appréhender l'ampleur du chantier qui devrait s'étaler sur 33 mois. Les modifications de la circulation sont indiquées : il est noté par exemple qu'en fin de phase 1, les travaux pour la modification de la route de la Révolte au droit de la rue des Beaumonts et les raccords du futur boulevard Anatole France sur la rue Poulbot seront réalisés de nuit sous coupure de circulation ou par demi-chaussée. Ce phasage est indicatif et des aménagements sont prévisibles en raison de la nécessaire coordination avec les autres projets sur le secteur, les chantiers de la SGP et le projet de franchissement urbain (cf infra, § Coordination des chantiers)

Concernant le secteur de la Porte de Paris, la DIRIF indique seulement que les travaux prévus après les JOP (déconstruction des bretelles, reprise du bassin d'assainissement existant et construction des nouvelles bretelles de sortie de secours et de retournement) devraient durer six mois. Elle donne aussi un plan qui fait bien apparaître les bretelles à démolir et les voies de service et de retournement à construire. La commission d'enquête comprend qu'il est prématuré de fournir une organisation plus détaillée de ces travaux qui n'auront pas le souci du flux de circulation à gérer (les bretelles auront été fermées), mais qui auront à tenir compte de la situation dans ce secteur à ce moment-là, et notamment des projets d'aménagement.

La commission d'enquête constate l'ampleur des travaux à mener, auxquels viendront s'ajouter les autres chantiers prévus sur le secteur. Elle considère qu'une vision globale de toutes les opérations à venir est essentielle pour permettre des réponses anticipées et coordonnées, porteuses d'une ambition environnementale affirmée pour limiter les impacts sur le territoire

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Le chantier

Résumé des observations recueillies sur ce thème pendant l'enquête

Pendant la durée des travaux, l'impact du chantier sera beaucoup plus important pour les riverains du tracé urbain qu'il ne le serait pour ceux du tracé initial ; les intervenants font remarquer qu'il concernera non seulement des habitations, mais aussi des équipements scolaires (notamment école Charles Péguy) ou de santé.

Questions :

1. *Le collectif Pleyel A venir (question 26 de son observation) demande la description précise du déroulé des travaux que la DiRIF avait envisagé pour démonter la bretelle 8b (l'emprise exacte du chantier sur le talus, la localisation de la base chantier, la durée et les horaires de travaux, les mesures pour maîtriser les poussières de chantier, les études de pollution des sols) pour connaître les risques d'exposition des populations en phase travaux .*
2. *Pleyel Avenir (question 27 de son observation) indique que la concertation avait conclu à une « sanctuarisation » justifiée de l'espace entre les habitations de **la rue du Docteur Poiré et la bretelle 8b**. La DiRIF a pris des engagements lors de la concertation qui n'apparaissent pas en détail dans l'étude d'impact. Peut-elle clairement redéfinir ses intentions en phase travaux, d'une part et à l'horizon 2023 pour cette zone UVM ?
A rebours des engagements pris pendant la concertation, le PLUI prévoit que cet espace classé UVM puisse accueillir des équipements sportifs des bases chantiers sur le PLUI, alors que le reste des talus autoroutiers a été classé en « zone N ».*
3. *Pleyel A Venir (question 28 de son observation 83 en pj) : est-il prévu une base chantier en arrière des habitations de la rue du Docteur Poiré ?*
4. *Pour la complète information du public, l'Autorité environnementale recommande de préciser l'objet de l'étude spécifique de coordination des différents chantiers, les conditions à réunir pour qu'elle soit menée et son articulation avec les actions de la SOLIDEO.
Elle recommande aussi de préciser les modalités d'acheminement des matériaux et des déchets liés au projet, la localisation des bases vie, bases travaux et site de stockage de matériaux, ou, a minima, de présenter dans l'étude d'impact les critères environnementaux qui seront pris en compte pour le choix de ces sites. Elle recommande en outre de reprendre le bilan énergétique du projet en conséquence*
 - a. *Pouvez-vous présenter votre étude spécifique de coordination des différents chantier, en réponse aux questionnements de l'Ae ?*
 - b. *Pouvez-vous présenter les différentes modalités que vous allez mettre en œuvre pour limiter les impacts liés aux travaux de l'échangeur Pleyel et plus tard ceux de la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris : gestion des déblais pollués, charte chantier vert, référent chantier, informations vers la population, mise en place d'une commission d'indemnisation, plan de circulation, cheminement sécurisé pour les vélos et piétons, accessibilité aux équipements publics, commerces et logements, etc.*
 - c. *Pouvez-vous indiquer les mesures prévues pour assurer une nécessaire coordination avec d'autres chantiers en cours et à venir dans le secteur.*

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Réponses et commentaires techniques de la Maîtrise d’Ouvrage

Question :

1. *Le collectif Pleyel A venir (question 26 de son observation) demande la description précise du déroulé des travaux que la DiRIF avait envisagé pour démonter la bretelle 8b (l'emprise exacte du chantier sur le talus, la localisation de la base chantier, la durée et les horaires de travaux, les mesures pour maîtriser les poussières de chantier, les études de pollution des sols) pour connaître les risques d'exposition des populations en phase travaux .*

Réponse de la maitrise d’ouvrage

EN BREF

Il est trop tôt pour connaître les mesures qui seront prises en phase chantier afin de limiter les nuisances. Le maître d’ouvrage intégrera ces questions dans le cahier des charges des entreprises et travaille déjà avec son maître d’œuvre à la déclinaison de plusieurs mesures pour limiter les nuisances et les impacts des travaux. Un dispositif d’information spécifique à destination des riverains sera par ailleurs mis en œuvre.

Concernant le talus de la bretelle 8b, ce remblai technique rapporté n’a aucune raison d’avoir subi une pollution. Des optimisations du projet sont examinées afin de limiter au maximum l’impact des travaux sur le talus.

Deux thématiques sont abordées par cette question. La première concerne les mesures prises en phase chantier afin de limiter les nuisances. La seconde est plus spécifique à la bretelle 8b et au talus de l’A86 situé derrière la rue du Docteur Poiré.

Il est trop tôt pour connaître les mesures qui seront prises en phase chantier afin de limiter les nuisances. De manière générale, la maîtrise d’ouvrage intègre des critères environnementaux dans le cahier des charges des entreprises afin d’optimiser la gestion des terres et assurer une bonne gestion des plannings et des horaires de chantier.

Un coordinateur environnemental sera associé afin de s’assurer de l’ensemble de ces prescriptions.

Le maître d’ouvrage, en collaboration avec les acteurs locaux, mettra en place un dispositif d’information continue :

- Lettres d’information de suivi de chantier
- Informations ponctuelles relatives à une perturbation passagère
- Explications techniques
- Dispositif spécifique pour les riverains.

Enfin, en vue de réduire les nuisances de chantier, le maître d’ouvrage a missionné son maître d’œuvre pour l’appuyer sur les thématiques suivantes :

- Maintien d’un cheminement piéton et cycle sécurisé

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l’opération d’aménagement du système d’échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

- Application de la charte environnementale d'organisation et de logistique chantier de la SOLIDEO
- Horaires de chantier fixés en concertation avec les acteurs du territoire
- Plan de circulation pour limiter le passage des camions sur le réseau local
- Choix de techniques constructives et d'engins de chantier les moins intrusives possibles (capotage ou confinement des machines de chantier, entretien et contrôle régulier des machines)
- Réflexions sur la mise en place de parois de coupure isolant les travaux en cours de leur environnement.

Le deuxième thème de la question concerne la bretelle 8b et le talus de l'A86 derrière la rue du Docteur Poiré.

Rappelons tout d'abord que le maître d'ouvrage a pris des engagements concernant le talus, comme l'indique ce paragraphe extrait du bilan de la concertation :

“LA PRESERVATION AUTANT QUE POSSIBLE DU TALUS DE L’A86 ET DES ESPACES VEGETALISES

La maîtrise d'ouvrage précise que la méthode de construction la moins pénalisante sera recherchée pour diminuer l'impact du chantier sur ce talus. Enfin, le maître d'ouvrage souligne que le talus a vocation à rester la propriété de l'État. La déclaration de projet de l'opération entraînera la mise en compatibilité du PLU au droit du projet. Cette mise en compatibilité ne concernera que l'emprise de la future infrastructure routière. De son côté, la Ville de Saint-Denis s'engage à ce que la classification UVM de la zone du talus non concernée par le projet, soit maintenue.”

En complément de cet engagement apporté lors de la concertation, le maître d'ouvrage souhaite minimiser l'impact des travaux sur la bretelle 8b. Ainsi, des optimisations sont en cours d'étude et le phasage précis n'est pas arrêté à ce stade. Le maître d'ouvrage précise par ailleurs que l'étude d'impact réalisée pour le dossier d'enquête publique a montré que le projet est compatible avec le PLU et ne nécessitera donc pas d'évolution de ce dernier.

Concernant les risques d'exposition liés à la pollution de sols du talus, ceux-ci sont très réduits. En effet, le talus de l'A86 est un remblai technique rapporté ; il n'y a aucune raison pour que le remblai ait subi une pollution. Cependant, la réglementation en vigueur est appliquée. Une analyse bibliographique du périmètre d'étude a été réalisée dans le cadre des études d'impacts. Des compléments avec analyses des sols en places seront conduits pour confirmer les études bibliographiques.

Commentaires de la commission d'enquête

Selon la DIRIF, il est encore trop tôt pour connaître les mesures prises pour limiter les nuisances en phase chantier, comme le demande le collectif Pleyel, ce dont convient la commission d'enquête.

La commission note que le maître d'ouvrage donne néanmoins des garanties : il s'engage à intégrer « des critères environnementaux dans le cahier des charges des entreprises afin d'optimiser la gestion des terres et assurer une bonne gestion des plannings et des horaires de chantier » et il s'engage à prendre un coordinateur environnemental et à mettre en place, en collaboration avec les acteurs locaux, un dispositif d'information continue de la population.

Il fournit aussi quelques précisions : il travaille avec son maître d'oeuvre sur le maintien d'un cheminement piéton et cycle sécurisé, sur l'application de la charte environnementale d'organisation et de logistique chantier de la SOLIDEO, sur des horaires de chantier fixés en concertation avec les acteurs du territoire, sur un plan de circulation pour limiter le passage des camions sur le réseau local, sur un choix de techniques constructives et d'engins de chantier les moins intrusives possibles (capotage ou confinement des machines de chantier, entretien et contrôle régulier des machines) et sur l'intérêt possible de parois de coupure isolant les travaux en cours de leur environnement.

Concernant les craintes exprimées dans certaines observations sur l'avenir du talus derrière la rue du Docteur Poiré, la DIRIF rappelle les engagements qu'elle a pris lors de la concertation, à savoir que « la méthode de construction la moins pénalisante » sera recherchée pour diminuer l'impact du chantier sur ce talus. Quant aux risques d'exposition liés à la pollution de sols du talus, la réglementation en vigueur est appliquée. Des analyses des sols en places seront conduits pour confirmer les études bibliographiques réalisées dans le cadre des études d'impacts.

Selon la commission d'enquête, l'ensemble de ces réponses apparaît ainsi de nature à rassurer les riverains et sont conformes aux engagements pouvant être pris à ce stade du projet.

Elle rappelle, entre autre, la nécessité de maintenir un cheminement piéton Nord-sud sécurisé.

Question :

2. *Pleyel Avenir (question 27 de son observation) indique que la concertation avait conclu à une « sanctuarisation » justifiée de l'espace entre les habitations de **la rue du Docteur Poiré et la bretelle 8b**. La DIRIF a pris des engagements lors de la concertation qui n'apparaissent pas en détail dans l'étude d'impact. Peut-elle clairement redéfinir ses intentions en phase travaux, d'une part et à l'horizon 2023 pour cette zone UVM ?*

A rebours des engagements pris pendant la concertation, le PLUI prévoit que cet espace classé UVM puisse accueillir des équipements sportifs des bases chantiers sur le PLUI, alors que le reste des talus autoroutiers a été classé en « zone N ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage**EN BREF**

L'engagement pris lors de la concertation portait sur « La préservation autant que possible du talus de l'A86 et des espaces végétalisés ». En cohérence avec ces engagements, le maître d'ouvrage optimise le projet et ses méthodes de construction en vue de limiter au maximum l'impact sur le talus.

En préambule, il nous apparaît nécessaire de rappeler que le talus de l'A86 fait partie du domaine public routier.

Par ailleurs, il n'est pas entièrement juste d'affirmer, comme le fait le collectif Pleyel à Venir, que la concertation a conclu à une sanctuarisation du talus. Ainsi, le bilan de la concertation reprend plusieurs points d'attention (p48 du document) et notamment :

“LA PRESERVATION AUTANT QUE POSSIBLE DU TALUS DE L'A86 ET DES ESPACES VEGETALISES

La maîtrise d'ouvrage précise que la méthode de construction la moins pénalisante sera recherchée pour diminuer l'impact du chantier sur ce talus. Enfin, le maître d'ouvrage souligne que le talus a vocation à rester la propriété de l'État. La déclaration de projet de l'opération entraînera la mise en compatibilité du PLU au droit du projet. Cette mise en compatibilité ne concernera que l'emprise de la future infrastructure routière. De son côté, la Ville de Saint-Denis s'engage à ce que la classification UVM de la zone du talus non concernée par le projet, soit maintenue.”

Le maître d'ouvrage précise par ailleurs que l'étude d'impact réalisée pour le dossier d'enquête publique a montré que le projet est compatible avec le PLU et ne nécessitera donc pas d'évolution de ce dernier.

En complément du bilan de la concertation, le maître d'ouvrage souhaite minimiser l'impact des travaux sur la bretelle 8b. Ainsi, des optimisations sont en cours d'étude et le phasage précis n'est pas arrêté à ce stade. Des compléments avec analyses des sols en places seront conduits pour confirmer les études bibliographiques.

Postérieurement aux travaux, le talus restera la propriété de l'Etat, même si des accords pourront être envisagés pour permettre à des tiers de l'occuper.

Complément de réponse apportée par Plaine Commune et la ville de Saint-Denis :

Cette zone s'inspire très largement de la zone UVM du PLU de Saint-Denis. Par conséquent, il n'y a pas de différence substantielle entre le PLU de Saint-Denis et le PLUI. La zone UVP correspond aux espaces urbains à composante végétale et paysagère. Elle regroupe des jardins, squares, espaces publics partiellement végétalisés, des espaces dédiés au sport, aux loisirs ou aux activités culturelles... L'objectif poursuivi est de renforcer la présence d'espaces de respiration sur le territoire et de les valoriser, en proposant des aménagements paysagers de qualité et en limitant les constructions. Il s'agit également de préserver les caractéristiques paysagères et écologiques de ces espaces.

Y sont admises les constructions, usages et natures d'activités qui ne portent pas atteinte ni au caractère paysager, ni aux qualités écologiques des sites, et qui sont compatibles avec le caractère et les fonctions de la zone :

- *Les travaux, installations et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation d'infrastructures liées aux réseaux, à la voirie ou aux transports ;*

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

- *Les affouillements et exhaussements des sols dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à :*
 - *Des travaux de constructions ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement*
 - *La lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature.*

L'emprise au sol des constructions ne peut dépasser 2% de l'emprise totale lorsque le terrain fait plus de 1000m². Tous les travaux, ouvrages, installations, constructions ou aménagements de constructions existantes doivent prendre en compte l'intérêt et la qualité des lieux, des sites, des paysages naturels ainsi que la conservation des perspectives paysagères. Le PLUI entend donc par ce choix préserver le caractère paysager du talus tout en autorisant les travaux qui seraient rendues nécessaires par le projet de l'échangeur tant qu'ils ne remettent pas en cause le caractère paysager de la zone.

Commentaires de la commission d'enquête

Se référant au bilan de la concertation fourni dans le dossier d'enquête (pièce F), la commission considère que la DIRIF s'est engagée, comme elle l'affirme, à rechercher « la méthode de construction la moins pénalisante » pour diminuer l'impact du chantier sur le talus derrière la rue du Docteur Poiré et qu'il n'y est pas question de « sanctuarisation ». Elle retient que la DIRIF évoque la possibilité, après les travaux, d'accords permettant à des tiers d'occuper ce talus qui est et restera propriété de l'État.

Concernant le classement du talus en zone UVP (urbaine, verte et paysagère) dans le futur PLUI - en enquête publique du 2 septembre 2019 au 4 octobre 2019 - la ville de Saint-Denis et Plaine Commune apporte une précision utile. Cette zone s'inspire de la zone UVM de Saint-Denis et ce classement autorise les travaux qui seraient rendues nécessaires par le projet de l'échangeur tant qu'ils ne remettent pas en cause le caractère paysager de la zone.

La commission d'enquête considère que les réponses apportées sont cohérentes avec les échanges qui se sont déroulés jusqu'à présent entre le maître d'ouvrage, la ville de Saint-Denis, Plaine commune et les riverains. Et que la crainte exprimée, sur la base de documents de l'enquête PLUi n'apparaît pas fondée.

Question :

3. *Pleyel A Venir (question 28 de son observation 83 en pj) : est-il prévu une base chantier en arrière des habitations de la rue du Docteur Poiré ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

Au stade actuel des études, il est prévu d'utiliser trois bases chantiers pour cette opération :

- *Deux bases chantiers spécifiques au viaduc de la bretelle d'entrée sud qui seront situées à chaque extrémité du futur viaduc pour préparer le lancement de l'ouvrage ;*
- *Une base chantier principale et générale, sous l'A86, sur le boulevard de la Libération.*

Il n'est actuellement pas prévu une base de chantier en arrière des habitations de la rue du Docteur Poiré.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commentaires de la commission d'enquête

La commission prend note qu'actuellement, il n'est pas prévu de base de chantier en arrière des habitations de la rue du Docteur Poiré.

Question :

4. *Pour la complète information du public, l'Autorité environnementale recommande de préciser l'objet de l'étude spécifique de coordination des différents chantiers, les conditions à réunir pour qu'elle soit menée et son articulation avec les actions de la SOLIDEO. Elle recommande aussi de préciser les modalités d'acheminement des matériaux et des déchets liés au projet, la localisation des bases vie, bases travaux et site de stockage de matériaux, ou, a minima, de présenter dans l'étude d'impact les critères environnementaux qui seront pris en compte pour le choix de ces sites. Elle recommande en outre de reprendre le bilan énergétique du projet en conséquence*
- a. *Pouvez-vous présenter votre étude spécifique de coordination des différents chantier, en réponse aux questionnements de l'Ae ?*

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

EN BREF

De manière opérationnelle, l'État, en lien avec la SOLIDEO et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, met par ailleurs en place une instance ad-hoc pour coordonner les chantiers qui se dérouleront dans un secteur plus large, en lien avec les grands opérateurs (SOLIDEO, SGP, SNCF, DIRIF, etc) et les élus du territoire.

Des réunions spécifiques ont déjà eu lieu et vont se poursuivre entre la maîtrise d'ouvrage, la Société du Grand Paris et la SEM Plaine Commune (maître d'ouvrage délégué du Franchissement Urbain Pleyel) et la SOLIDEO. L'objectif est d'identifier les flux de circulation de chantier, détecter d'éventuelle phase de travaux en conflit et apporter les solutions adéquates.

Les chantiers nécessaires à la mise en œuvre du projet peuvent impacter le fonctionnement des quartiers dans lesquels ils s'inscrivent. De plus, de nombreux chantiers sont sur le point de démarrer à proximité et le territoire va connaître de profondes transformations durant les prochaines années.

L'Etat informera l'ensemble des acteurs locaux et institutionnels ainsi que les autres maîtres d'ouvrage sur les modalités de réalisation des travaux sur les échangeurs, qui peuvent avoir un impact sur la desserte locale. Les modalités de chantier seront étudiées de sorte à minimiser la gêne.

A noter que le chantier se déroulera au plus près du réseau magistral ; le maître d'ouvrage cherchera à canaliser les flux de circulation de chantier sur le Réseau Routier National afin de limiter la circulation sur le réseau local.

S'agissant des conditions de circulation sur l'ensemble du secteur, la maîtrise d'ouvrage coopérera activement à toute initiative des maîtres d'œuvre et des acteurs locaux pour une meilleure maîtrise et intégration du projet. Notamment, elle participe à la démarche de coordination des chantiers portée

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

par la SOLIDEO. Une première réunion du comité technique de site s'est tenue sous l'égide de la SOLIDEO le 14 mai 2019 et a rassemblé l'ensemble des maîtres d'ouvrage du secteur.

Il est apparu que le projet de Franchissement Urbain Pleyel (FUP) et les chantiers de la Société du Grand Paris (SGP) étaient les opérations les plus impactées par le projet porté par l'Etat.

Des réunions spécifiques ont déjà eu lieu et vont se poursuivre entre l'Etat, la SGP et la SEM Plaine Commune (maître d'ouvrage délégué du FUP) et la SOLIDEO. L'objectif est d'identifier les flux de circulation de chantier, détecter d'éventuelle phase de travaux en conflit et apporter les solutions adéquates.

En parallèle, le Conseil Départemental porte une démarche de coordination à l'échelle du département. Pour cela, un outil de cartographie interactive sera mis à la disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et concessionnaires du département.

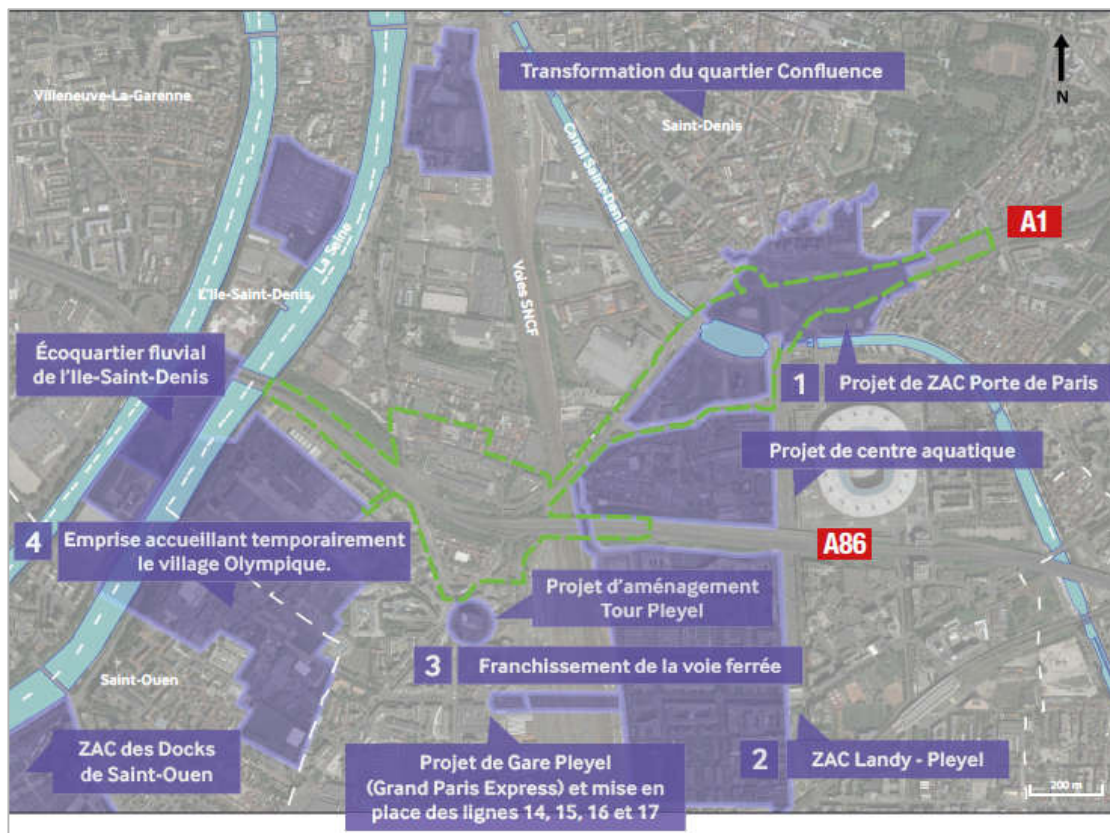


Figure 135 : Projets du territoire

Concernant les modalités d'acheminement des matériaux, il s'agira de minimiser l'impact des transports dans l'objectif de placer le projet dans une ambition bas-carbone. Ce sujet est en lien avec la coordination inter-chantiers pilotée par la SOLIDEO. La proximité de la Seine et de l'autoroute A86 constituent des opportunités pour réaliser les approvisionnements en minimisant les impacts sur le réseau local. Les flux de circulation seront optimisés en lien avec l'objectif bas-carbone porté par le projet.

Rapport Enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et au classement de voies dans le système autoroutier portant sur l'opération d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) sur la commune de St Denis (93)

Commission d'enquête : M-C Eustache Présidente, S Frézel et A Clerc titulaires

– octobre 2019 –

370